

SOCIOLOGIA URBANA. QUALE FUTURO

C. S. Bertuglia, E. Bianchi, E. Bruzzone, P. Ceresa, E. Corigliano,
A. Daolio, G. Della Pergola, A. Detragiache, G. F. Elia, A. Gasparini,
N. Ginatempo, R. Gubert, P. Guidicini, M. Marotta, F. Martinelli,
G. Martinotti, A. Mela, E. Mingione, A. Palazzo, F. Pardi,
M. Pellegrini, F. Perussia, G. Piazzini, A. Porrello, E. Stagni,
S. Strassoldo, C. Stroppa, M. Tagliaferri, A. Tarozzi, B. Tellia, A. Tosi

a cura di Paolo Guidicini

Roberto A. Piccolino

Guidicini P., Introduzione al Corso di Sociologia urbana e delle
strategie

Indicazioni generali

Daolio A., La crisi della città e della sua struttura

Elia G. F., Strategie urbanistiche e organizzazione del territorio

Guidicini P., Dalla sociologia urbana alla sociologia delle
città

Martinotti G., Sviluppo urbano, qualità della vita e bilanci
urbanistici

Contributi al dibattito

Bertuglia C.S., Sviluppo del sistema urbano: stato dell'arte e
prospettive

Daolio A., Strategie urbanistiche e organizzazione del territorio

Guidicini P., Dalla sociologia urbana alla sociologia delle
città

Martinotti G., Sviluppo urbano, qualità della vita e bilanci
urbanistici

Strassoldo S., Sviluppo urbano, qualità della vita e bilanci
urbanistici

Tosi A., Sviluppo urbano, qualità della vita e bilanci
urbanistici

INDICE

<i>Palazzo A.</i> , Presentazione	Pag.	7
<i>Guidicini P.</i> , Introduzione al Convegno: ovvero dei miti e delle strategie	"	9
Relazioni generali		
<i>Detragiache A.</i> , La crisi della città e delle sue scienze	"	27
<i>Elia G. F.</i> , Sociologi e urbanisti nell'organizzazione del territorio	"	35
<i>Guidicini P.</i> , Dalla complessità strutturale alla complessità sociale	"	47
<i>Martinotti G.</i> , Sviluppo urbano, qualità della vita e bilanci sociali di area	"	55
Contributi al dibattito		
<i>Bertuglia C.S.</i> , Studio dei sistemi urbani: stato dell'arte e quesiti posti alla sociologia urbana	"	85
<i>Bianchi E., Perussia F.</i> , Risultanze empiriche sulla costruzione della città come immagine: casi italiani	"	101
<i>Ceresa P.</i> , La rilevanza del concetto di razionalità in sociologia urbana	"	109
<i>Corigliano E.</i> , Riduzione della complessità e partecipazione progettuale: l'esperimento del laboratorio di quartiere	"	125
<i>Della Pergola G.</i> , Crisi della sociologia urbana in Italia: come uscirne?	"	133
<i>Daolio A.</i> , Lotte urbane e bisogni abitativi: note per un bilancio degli anni '70	"	141

✓ <i>Gubert R.</i> , Crisi della città e ruolo della sociologia nella pianificazione del territorio	pag. 151
✓ <i>Mela A.</i> , Alcune prospettive di superamento della crisi della sociologia e delle scienze del territorio	" 157
✓ <i>Marotta M.</i> , Considerazioni sulla situazione attuale della sociologia urbana	" 171
<i>Martinelli F.</i> , L'individuazione delle aree di insediamento sociale delle povertà materiali e delle nuove povertà	" 179
<i>Mingione E.</i> , Nuovo ordine economico e divisione territoriale del lavoro	" 189
✓ <i>Palazzo A.</i> , Considerazioni su alcuni interventi al Convegno	" 217
<i>Pardi F.</i> , Complessità dei sistemi politici e partecipazione urbana	" 229
✓ <i>Pellegrini M.</i> , Immaginazione sociologica e immagine della città	" 237
✓ <i>Piazzi G.</i> , Un approccio uomo-ambiente secondo la "teoria dell'azione sociale"	" 249
✓ <i>Porrello A.</i> , Il movimento collettivo nella progettazione urbana	" 263
✓ <i>Stagni E.</i> , Complessità del territorio e sistema individuale d'azione	" 275
✓ <i>Stroppa C.</i> , Il significato culturale del tempo come percezione dell'ambiente	" 281
✓ <i>Tosi A.</i> , A proposito di crisi delle teorie sulla città	" 295
 Analisi di esperienze	
<i>Bruzzone E.</i> , Domande ed esperienze di formazione e ricerca nella politica urbana dei servizi in transizione	" 301
✓ <i>Gasparini A.</i> , Localismo, suburbanesimo e i significati del centro storico	" 311
<i>Ginatempo N.</i> , Le pratiche sociali di autocostruzione in alcune aree del mezzogiorno: prime riflessioni da una ricerca sul campo	" 331
✓ <i>Strassoldo R., Tellia B.</i> , Agitazione sociale e consulenza tecnica. I ruoli del sociologo nella pianificazione del territorio: rapporto sul caso di "Bovignano"	" 365
✓ <i>Tagliaferri M.</i> , Organizzazione del territorio e contributo metodologico interdisciplinare: il caso di Otranto	" 389
✓ <i>Tarozzi A.</i> , Potere, soggetti e trasformazione nei nuovi movimenti sociali urbani: il caso della Germania Federale	" 405

AGITAZIONE SOCIALE E CONSULENZA TECNICA. I RUOLI DEL SOCIOLOGO NELLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO. RAPPORTO SUL CASO DI "BOVIGNANO"

Raimondo Strassoldo e Bruno Tellia

1. Introduzione

1.1. *Sociologia e pianificazione*

Una delle principali spinte alla crescita istituzionale delle scienze sociali nel dopoguerra è stata, com'è noto, la loro (presunta) utilità nei processi di pianificazione socio-economica e urbano-territoriale. Questa almeno è stata la ragion d'essere di uno dei centri pionieri della sociologia in Italia, come la facoltà di Trento. Quale piega abbiano poi preso le cose è a tutti altrettanto noto, essendosi i sociologi meritati maggior fama come "do-gooders" negli enti di pubblica assistenza, come "tuttologi" sui mass-media e, al limite, come terroristi, piuttosto che come agenti di innovazione razionale e pianificata.

Ci si può interrogare sulle cause di questa curiosa evoluzione; e, a parte le considerazioni sulle contingenze della storia, si possono forse rimeditare quelle pagine di Popper in cui si nega che funzione delle scienze sociali sia mai stata la cooperazione con i pianificatori, e si afferma al contrario che esse hanno il compito primario di arginare la loro nocività (1).

E a chi, più terra-terra, lamenta la chiusura corporativa di ingegneri,

1. Citato in D. Braybrooke, *Philosophical problems of the social sciences*, McMillan, New York, 1965, p. 99. Analoghe affermazioni si possono trovare in *Congetture e confutazioni* (Il Mulino, Bologna, 1969) ad es. a pp. 578 ss. Il criticismo di Popper sembra ora tornato d'attualità, dopo le delusioni subite dai sociologi nei loro tentativi di partecipare ai processi di piano; al convegno di Rimini si sono sentiti autorevoli pareri sulla "irrecuperabilità del concetto di pianificazione" e raccomandazioni ai sociologi di "non farsi coinvolgere nei processi di pianificazione", ma limitarsi a studiarli e criticarli (A. Tosi).

architetti ed economisti, le loro pretese a competenza esclusiva e completa sulla pianificazione, il rigetto della sociologia, si può forse suggerire anche delle ipotesi esplicative di ordine linguistico-culturale; perché quelli sanno offrire al politico-committente un servizio concreto e relativamente raro, gli sanno parlare in un linguaggio specifico quantitativo e formale, quello dei disegni, dei grafici, delle tabelle; mentre i sociologi sembrano aver scelto, in gran parte almeno in Italia, (e forse risentono ancora, in questo, delle tradizioni umanistico-filosofiche-letterarie ed idealistiche), di misurarsi sul terreno della parola, della comunicazione verbale, dell'elaborazione e produzione ideologica (ed utopica). Su questo terreno ovviamente, i politici sono maestri e sentono scarso bisogno di finanziarie specifiche consulenze e collaborazioni, essendo loro di solito sufficiente raccogliere a titolo occasionale, e gratuito, dalla produzione sociologica, qualche elemento di cui infiorare i propri discorsi e programmi.

1.2. *I ruoli del sociologo*

E' bene anche ricordare che già negli anni '50 e '60 si prefigurava una varietà di ruoli del sociologo nei processi culturali e politici in generale (2), e in quelli della pianificazione in particolare; e si suggerivano diverse tipologie di tali livelli o modalità d'intervento (3). Due tipi emergevano più frequentemente. Il primo è quello del sociologo raccoglitore e analista di dati empirici, tecnico della "ricerca amministrativa" intesa, nella felice dizione di Lazarsfeld e Adorno (4) come ricerca di mercato al servizio dell'operatore politico ovvero del pianificatore. Il secondo è quello del sociologo come fonte di valutazione e

2. Tra le analisi più classiche del ruolo del sociologo, cfr. l'introduzione dei curatori in P. Lazarsfeld *et al.* (eds.), *The uses of sociology*, Basic Books, New York, 1967. Cfr. anche A. Pagani, *Responsabilità del sociologo*, Comunità, Milano, 1964, e i saggi di L. Gallino e A. Pizzorno in P. Rossi (cur.), *Ricerca sociologica e ruolo del sociologo*, Il Mulino, Bologna, 1972.

3. A. Detragiache, "Sociologia e pianificazione", in *Questioni di Sociologia*, La Scuola, Brescia, 1965; F. Alberoni, "Vita e nuove forme della città, aspetti sociologici", in *Economia Trentina*, 1966; S. Lombardini, *La pianificazione: idee, esperienze, problemi*, Einaudi, Torino, 1967; H.P. Bahrt, *Lineamenti di sociologia della città*, Padova, Marsilio, 1966; Idem, *Una città più umana*, De Donato, Bari, 1969; F. Demarchi, *Società e spazio*, Isss, Trento, 1969; J. Bailey, *Social theory for planning*, Routledge and Kegan Paul, London, 1975; A. Kuklinski (ed.), *Social issues in regional policy and regional planning*, Mouton, The Hague-Paris, 1977.

4. T.W. Adorno *et al.*, *Dialettica e positivismo in sociologia*, Einaudi, Milano, 1972, p. 41.

di definizioni delle situazioni, come produttore di concetti e idee-guida, come critico sociale, come maieuta di autoconsapevolezza sociale, come innovatore culturale e come lume dell'opinione pubblica.

Era inevitabile che, nello scatenarsi di passioni del '68, quelle che erano state elaborate in tempi più tranquilli come polarità di più articolate e multidimensionali tipologie fossero radicalizzate in un semplicistico schema antinomico, secondo un'inveterata, e, secondo alcuni, biologicamente determinata tendenza umana a veder le cose per opposizioni (5). Così si confezionò da un lato la caricatura del sociologo "funzionalista" o "positivista", pseudoneutrale e pseudoscientifico, asservito al potere, strumento di manipolazione e di controllo, organizzatore del consenso e, infine, reazionario; e, di fronte, quella del sociologo "critico" o "dialettico" o "confittuale", rivoluzionario o almeno contestatore, profeta o almeno avanguardia.

1.3. *L'urbanista di parte*"

Si può ricordare che una simile parabola è rilevabile anche nelle vicende dell'urbanistica, ma con tempi e fasi un po' diverse e con toni, se possibile, anche più esasperati. Differenti sono anche le coordinate di riferimento, perché nell'urbanistica le vocazioni profetico-demurgiche sono state a lungo del tutto prevalenti, e altrettanto spesso di segno "reazionario" che "rivoluzionario" (per quanto possano valere tali etichette), ma sempre autoritario.

Recente è, in tale disciplina, l'adattamento al più umile ruolo dell'"urbanista di parte", in cui il ricercatore o il professionista non pretende di impersonare comunque il sommo bene comune, che concretamente finiva poi per incarnarsi nell'autorità costituita come ricorda G. De Carlo; ma si mette al servizio di specifici interessi locali e minoritari, si fa consulente e assistente di gruppi più deboli, mediatore culturale, soggetto di pluralismo, mobilitatore di coscienze e conoscenze, organizzatore di opposizioni, di occupazioni e di barricate (6).

1.4. *Il gioco delle parti*

E' stato detto che uno dei maggiori contributi delle scienze sociali all'evoluzione socio-culturale sia stata l'invenzione-scoperta del concet-

5. G. Bateson, *Verso un'ecologia della mente*, Adelphi, Milano, 1976.

6. P. Crosta (cur.), *L'urbanista di parte*, Angeli, Milano, 1973.

to di "ruolo" (7). Esso in qualche modo legittima quella molteplicità, talvolta incongruente, di modelli di comportamento seguiti da una stessa persona, che, in tempi più innocenti, provocherebbe accuse di doppiezza, contraddittorietà, ipocrisia, slealtà, ecc., ma che è probabilmente una necessità della vita nei sistemi complessi.

Una serie di circostanze fortunate hanno portato i due autori di questo scritto a impersonare, *d'intesa*, i due ruoli classici con cui il sociologo partecipa ai processi di pianificazione; i due ruoli che con Habermas (e Aristotele!) (8) possiamo chiamare rispettivamente "tecnico" e "pratico". Orientato alla spiegazione, alla razionalizzazione e al controllo il primo, alla formazione della volontà collettiva il secondo. Uno di noi è stato infatti tra i protagonisti di una mobilitazione popolare (a livello di una comunità di 11.500 abitanti) contro il progetto di una grande opera pubblica. L'altro è stato chiamato dall'Autorità per fornire una valutazione tecnica del progetto, una diagnosi del fenomeno di rigetto, e una strategia per controllarlo. Riteniamo che un resoconto di tale esperienza possa non essere privo di interesse generale.

1.5. Partecipazione sociale e contestazione ecologica

L'episodio di cui si fa qui cenno rientra in quella tipica sindrome che è stata definita come "partecipazione secondaria locale di ritorno (9), nella sua varietà, oggi sempre più diffusa, di "contestazione ecologica" (10). Si tratta di quel ben noto fenomeno che tanti grattacapi procura ai decision-makers e ai politologi, i quali da qualche tempo sono ormai passati a parlare di "sovaccarico" delle istituzioni democratiche, di "ingovernabilità" e di eccesso di partecipazione, con conseguente blocco delle linee di comando. Fenomeni di partecipazione, in molti casi, anche duramente conflittuali, ma non per questo inquadrati

7. G. Vickers, *Making institutions work*, Abp, London, 1973. Anche R. Nisbet ha scritto qualcosa di simile.

8. J. Habermas, *Prassi politica e teoria critica della società*, Il Mulino, Bologna, 1973, p. 31.

9. A. Ardigò, in P. Guidicini (cur.), *Gestione della città e partecipazione popolare*, Angeli, Milano, 1973. In questo volume si trovano alcune altre importanti proposte tipologiche sulla partecipazione; cfr. anche diversi altri scritti di A. Ardigò e di altri su questo tema, su *La Ricerca Sociale*, degli anni 1975-77, e *Vita e Pensiero*.

10. Sulla contestazione ecologica in particolare cfr. C. Cipolla, "Ecologia e partecipazione", in *La Ricerca Sociale*, 1975 b/c (maggio 1976). Sulle 15.000 Bürgerinitiative in Germania, cfr. la comunicazione di P. Tarozzi a questo stesso convegno.

bile in un preciso spettro destra-sinistra, borghesia-proletariato, reazione-rivoluzione, in quanto né i suoi obiettivi né i suoi strumenti sono più quelli della lotta politica tradizionale; il quadro ideologico in cui si muove ha sempre meno somiglianze con quello, ottocentesco, della "questione sociale" e sempre più si focalizza sulla "questione naturale"; la lotta non si svolge più in nome del "progresso" materiale, ma della conservazione dell'ambiente e della "qualità della vita".

Si tratta di umori ancora nuovi, almeno a livello di massa. Le forze politiche tradizionali non sembrano aver tuttora elaborato una strategia coerente nei loro confronti; essi tendono quindi a riversarsi nel versante radicale e della "nuova sinistra".

Questa combinazione di democrazia partecipata e di conservazionismo ecologico pone dei complessi e tuttora irrisolti problemi dottrinali di "giustizia spaziale", di "diritto all'ambiente", di monetizzazione ed equa distribuzione nello spazio e nel tempo dei costi ambientali, di rapporti tra gli interessi delle piccole comunità locali e gli "interessi superiori" della società in generale o della comunità nazionale, di politica del territorio.

Problemi in cui non entreremo in questa sede (11), se non per avanzare alcuni dubbi sulle tesi secondo cui la soluzione di tutti i problemi e conflitti, in questo come in altri campi, sia una partecipazione totale e generalizzata, di tutti su tutto (12). Questo processo può certamente favorire l'emergere della verità in una discussione tra esseri razionali, ma nella politica del territorio sono in gioco interessi e valori anche irriducibilmente contrapposti (essendo il territorio un bene irriducibile), e quindi richiede inevitabilmente soluzioni autoritarie. Altrimenti è la paralisi. Né la soluzione dell'autogestione comunitaria sembra risolvere ogni problema, almeno finché sarà necessario mantenere e sviluppare i sistemi di comunicazione tra le diverse comunità e i diversi livelli della divisione spaziale e sociale del lavoro, e non si ipotizzi quindi un assetto societario basato su cellule comunitarie locali autosufficienti (13).

11. Ci ripromettiamo di farlo in un prossimo studio su "Spazio, energia, potere".

12. Il pan-partecipazionismo ha conosciuto un certo favore agli inizi degli anni '70; tra i simpatizzanti a questa soluzione cfr. anche G. Elia, *Il conflitto urbano*, Pacini, Roma, 1974. Cfr. anche alcuni dei saggi in A. Ardigò, P. Guidicini (cur.), *Gestione della città e partecipazione democratica*, cit. Una serie abbastanza autorevole di pareri difforni è citata in R. Strassoldo, *Sistema e ambiente*, Angeli, Milano, 1977, p. 318 relative note.

13. Questa, come è noto, è la soluzione a cui logicamente tendono i sostenitori delle dottrine radicalmente ecologico-comunitarie; cfr. ad es. E. Goldsmith, *Blueprint for survival*, Penguin, Harmondsworth, 1972.

2. Il caso di "Bovignano"

2.1. *Le traversie del "progresso" nelle comunità "mature": il precedente di Trieste*

Il caso di "Bovignano" (pseudonimo, peraltro piuttosto trasparente sotto cui celiamo, secondo una veneranda tradizione degli "studi di comunità", un comune della Bassa Friulana (14)) ci sembra abbastanza tipico. Si tratta dell'opposizione, attivata da gruppi di pressione, contro un progetto di opera pubblica di dimensioni tale da perturbare in modo macroscopico gli equilibri (sociali, economici, culturali, ambientali) preesistenti; opposizione *conservazionista*, in quanto alimentata ufficialmente dai valori della conservazione dell'ambiente naturale, del paesaggio, ecc.; ma non senza sfumature *conservatrici* in campo socio-economico e culturale, in quanto la comunità in questione è caratterizzata da condizioni di vita e di lavoro soddisfacenti, e coinvolta in un più generale processo di risveglio degli autonomismi locali, del mantenimento (conservazione!) delle diversità e tradizioni del posto. Una comunità del genere è meno sensibile al fascino di un "progresso" che significhi anche immigrazione massiccia, incremento demografico, espansione edilizia in altezza e in superficie, intensificazione del traffico e dei ritmi di vita, ecc.; soprattutto in congiunture socio-economiche come le attuali, che non incoraggiano salti "nel buio" e "di scala". Si

14. Il comune conta 11.500 abitanti, dei quali circa duemila raggruppati in tre frazioni territorialmente e socialmente ben individuate. Si tratta di una tipica "località centrale", a funzioni terziarie (residenziali, commerciali, amministrative) e servizio di un comprensorio agricolo di circa 60.000 ab. Gli attivi sono il 37 per cento della popolazione; per oltre la metà (55 per cento) si tratta di operai, occupati per lo più nelle fabbriche dei vicini centri industriali di Torviscosa e Monfalcone; gli agricoltori costituiscono il 5,5 per cento della popolazione attiva; il resto è costituito da una classe media in cui spiccano gli impiegati (18,6 per cento), gli imprenditori e commercianti (10 per cento) e gli addetti alla difesa (7,9 per cento) essendo Bovignano sede di importanti caserme. Insegnanti, artigiani e professionisti costituiscono insieme il restante 10,5 per cento. Il livello di vita, per quanto si possa giudicare dai suoi segni esteriori, sembra piuttosto elevato; si può stimare che tre quarti delle famiglie siano proprietarie di casa e fondo. Un carattere peculiare della cittadina è un'elevata mobilità della popolazione (in media decine di unità) dovuto principalmente alla sua funzione residenziale. La disoccupazione è "fisiologica", con un centinaio di unità maschi e circa il doppio femminili disponibili sul mercato del lavoro. Politicamente la cittadina conosce un instabile equilibrio tra il Pci e la Dc, con circa il 40 per cento dei voti ciascuna, mentre il restante 20 per cento è distribuito tra i partiti minori, il colore della giunta è determinato, dopo ogni elezione, dalle scelte del Psi.

tratta di un clima sociale non molto diverso da quello che, nella vicina Trieste, aveva provocato il fenomeno del "melone": una comunità relativamente benestante, demograficamente stagnante, e quindi "matura" (se non "vecchia") che viene messa di fronte ad una grandiosa proposta di sviluppo, i cui vantaggi in termini economici ed occupazionali implicano però anche dei grossi rischi sul piano socio-culturale (flussi immigratori di "etnia" diversa) ed ambientale. Nel caso di Trieste il grande progetto era la "Zona Franca Industriale sul Carso" (Zfic) che si temeva avrebbe richiamato decine di migliaia di lavoratori, con famiglie, dal profondo Sud jugoslavo, e che avrebbe deturpato il Carso e minacciato la qualità dell'ambiente triestino. Nel caso di Bovignano il grande progetto è uno scalo merci ferroviario che avrebbe occupato, secondo i dati ufficiali, un migliaio di addetti e circa un decimo del territorio agricolo comunale. Le dimensioni territoriali e socio-economiche dei due progetti, relativamente alle comunità interessate, sono molto simili. E quasi identica è stata anche la loro reazione e la dislocazione politica che ne è scaturita. A Trieste 65.000 cittadini, il 30 per cento degli elettori, hanno sottoscritto una petizione contro la Zfic, a favore della quale era invece schierata al completo *tutta* la struttura di potere locale. A Bovignano il 42 per cento degli elettori ha voltato le spalle a partiti, sindacati, e ogni altra istituzione tradizionale, favorevole allo scalo, e ha votato no ad un para-referendum indetto dal comune stesso, a Trieste contro la Zfic si è coagulata una Lista civica (il noto "Melone") che ha pescato presso quasi tutti i partiti tradizionali, raccogliendo un terzo dell'elettorato. E' possibile che qualcosa di simile avvenga anche a Bovignano. Si tratta quindi in ambedue i casi, a parte le ovvie differenze quantitative in termini assoluti, di episodi di notevole interesse sociale e politico.

Ma il richiamo al caso di Trieste non è qui puramente analitico-comparativo a posteriori. Esso ha di fatto influenzato quello di Bovignano, in quanto esempio vicino, e di grandissima portata, delle possibilità di successo della contestazione etno-ecologica. L'opposizione del Melone, infatti, dopo cinque anni è riuscita a convincere l'una dopo l'altra tutte le forze politiche (la Dc per ultima) ad abbandonare il progetto della Zfic. La speranza di un analogo risultato è stata ed è una delle forze che hanno animato l'opposizione allo scalo ferroviario di Bovignano.

2.2. *L'opposizione allo scalo*

Dello scalo si parlava già, in regione, da alcuni anni. Il progetto era stato presentato a più riprese agli amministratori comunali, che l'aveva-

no accolto — senza distinzioni di parte — come un “fiore all’occhiello”, una “storica occasione di sviluppo” della comunità e già vedevano Bovignano catapultata nel XXI secolo come uno dei massimi nodi infrastrutturali non solo della regione, ma di tutta l’area alpino-adriatica. E si trattava in effetti di un’opera grandiosa, delle dimensioni di un aeroporto (da 200 a 300 ettari), seconda per potenzialità al solo scalo di Milano Smistamento, destinata — nella visione dei suoi progettisti — a svolgere una varietà di funzioni e dotarsi quindi delle strutture più moderne e complesse; e del costo prevedibile di alcune centinaia di miliardi.

All’inizio del 1980 essa aveva superato tutto il suo iter burocratico e quella che per anni era sembrata solo, per la sua stessa enormità solo una pagina tra le tante nel “libro dei sogni” dei pianificatori regionali assumeva contorni più concreti; si cominciava a parlare seriamente di appalti e di espropri. Qualcuno cominciò a considerarlo nella prospettiva di “rapina del territorio” e di colonizzazione della campagna friulana da parte degli interessi mercantili triestini. Il “Movimento Friuli”, una lista “nazionalitaria” e autonomista che da anni aveva fatto delle “battaglie per il territorio” uno dei punti chiave del suo programma politico, impose la sua politica locale sull’opposizione allo scalo. Sulla stessa posizione si formò anche una “lista civica” che dal Movimento Friuli, più “popolare”, si distingueva soltanto per la base più “borghese”. Alle elezioni di giugno queste due formazioni ottennero un consenso ciascuna; contro 28 dei partiti tradizionali (“italiani”), unanimemente favorevoli allo scalo.

Nel luglio un gruppo di agricoltori minacciati di esproprio, e che avevano da tempo cercato di parare il colpo per vie private e individuali, in un ultimo tentativo di difesa si fece promotore di un “comitato per la tutela dell’ambiente” in cui l’opposizione allo scalo potesse rientrare in un più ampio giro d’interessi di maggior contenuto culturale.

2.3. Il “comitato per la tutela dell’ambiente”. Motivazioni del sociologo-aggitatore

La presidenza di tale comitato fu offerta, del tutto inopinatamente, a uno dei due autori della presente comunicazione. Per quanto assolutamente digiuno di esperienza associativa e politica, egli accettò per una serie di (sofferite) considerazioni.

1. Congruenza degli orientamenti assiologici. Per anni si era occupato, a livello sia teorico che pratico-individuale, di problemi di ecologia,

ambiente, conservazione della natura, ecc.

2. Occasione di crescita professionale. La partecipazione al “Comitato” gli permetteva di compiere una rilevante esperienza di “osservazione partecipante” su un problema tipico della sua disciplina. Il problema dello scalo poteva essere infatti facilmente concettualizzato come un caso di conflitto città-campagna, di diffusione metropolitana, di scontro tra interessi agricoli e terziari, di “rivolta dei contadini”. Ma poteva anche essere considerato come occasione di studio delle interdipendenze tra un grosso “oggetto” e l’ambiente; un esercizio cioè di analisi d’impatto ambientale, in una prospettiva di analisi sistemica o eco-sistemica o echistica o urbanistica o come altro si vuol chiamare il tentativo di accostamento integrato ai problemi socio-territoriali.

La ricostruzione e l’osservazione “in vivo” dell’ontogenesi dell’opera, dal suo primo concepimento nella mente di qualche membro della “tecnostuttura” alla sua progressiva realizzazione e adattamento all’ambiente, mediante complessi processi interattivi in cui partecipano una molteplicità di forze e soggetti sociali, poteva anche configurarsi come un esercizio di “ecodinamica”, ovvero di “sociologia come genetica degli insediamenti”; prospettiva teorica, questa che da qualche tempo aveva particolarmente catturato la sua fantasia (15).

3. Educazione dei pianificatori. Condurre una battaglia contro un grosso progetto elaborato con criteri esclusivamente — e in questo caso almeno — rozzamente ingegnereschi, aziendalistici e settoriali, sembrava meritorio non solo nei confronti della comunità colpita, ma anche della comunità professionale di appartenenza. Si trattava infatti di dimostrare che non è ammissibile elaborare piani di questa portata senza tener conto degli aspetti umani, sociali, psicologici, socio-economici, demografici; che è sempre più pericoloso e vano pianificare senza usare anche delle competenze dei sociologi. La problematica della pedagogia dei pianificatori gli era specialmente cara in quanto aveva alcuni anni prima partecipato a gruppi di studio sulla struttura della nuova università di Udine, in particolare per quanto riguardava il corso di laurea in ingegneria per la difesa del suolo e la pianificazione territoriale, ed era reduce da un periodo di trasferta presso alcune università tedesche, dove aveva constatato il crescente peso delle scienze sociali nell’educazione formale degli ingegneri-pianificatori.

15. K.E. Boulding, *Ecodynamics*, Sage, Beverly Hills, London, 1979; cfr. anche R. Strassoldo, *Sociologia e scienze del territorio*; Idem, *Doxias e Tekstias*, di prossima pubblicazione in un volume cur. da A. Scivoletto, *Territorio tra scienza ed utopia*, Angeli, Milano; Idem, *Ancora su ecologia umana e scienze sociali*, relazione al primo congresso nazionale della Società Italiana di Ecologia, Salsomaggiore, ott. 1980.

2.4. *L'azione del comitato e la risposta dell'autorità*

Queste erano le motivazioni intrinseche di ordine professionale, o meglio, scientifiche (16). Le azioni svolte nei mesi seguenti integrarono invece due ruoli distinti. Il primo, più "interno", di "consulente tecnico di parte" nei confronti del comitato, cui forniva non solo analisi degli aspetti ecologico-territoriali del progettato insediamento, ma anche idee sulle strategie di mobilitazione dell'opinione pubblica, di pressione sulla classe politica ecc.; il secondo, più pubblico, di sociologo contestatore se non anche sovversivo, mestatore se non anche barricadero, che portava uno stile di polemica di tipo "radicale" cui la classe politica locale, dopo trentacinque anni di pianificazione condominio, non era più abituata.

Per diversi mesi egli si dedicò allo studio del problema, alla diffusione dei risultati di tali analisi, all'organizzazione di petizioni popolari, assemblee e dibattiti pubblici, a contatti con le autorità regionali, a manifestazioni e cortei di piazza, a interventi sui mass-media locali e nazionali (giornali, riviste, stazioni radio e Tv), e redazione di volantini e manifesti di tono talora anche piuttosto vivace (e tali da non costituire certo titolo da concorso a cattedra, e neanche, forse, esempio di dialogo colto). Si trattava da un lato di evidenziare in termini elementari i "costi" dell'opera, i suoi "rischi", sui diversi piani (ecologico, sociale, ecc.); dall'altro di demolire i presunti vantaggi economici e occupazionali sbandierati dalla classe politica locale. Operativamente il Comitato avanzava tre richieste: 1) sospensione degli appalti; 2) "verifica tecnica" della validità del progetto, alla luce preminente degli interessi locali, da parte di una commissione di esperti neutrali, di livello universitario; 3) consultazione popolare ("referendum", "plebiscito") sul progetto.

La mobilitazione dell'opinione pubblica ebbe una buona eco, specie nelle frazioni a carattere agricolo-residenziale che, oltre a sentire più da vicino i danni e i disturbi provocati dall'insediamento ferroviario, non ne avrebbero risentito alcun vantaggio sul piano economico (se non un possibile aumento dei prezzi delle aree fabbricabili). La prima assemblea-dibattito promossa dal comitato vide una partecipazione di pubblico quale gli esponenti politici locali non ricordavano dall'immediato dopoguerra. L'amministrazione comunale riconobbe parzialmente la fondatezza delle preoccupazioni e delle richieste del Comitato, e inserì

16. Tra quelle più contingenti si può citare il fatto di aver la residenza nel comune interessato.

nel proprio programma i tre punti. Ciò tuttavia non fu dovuto solo alla rispondenza che la contestazione ecologica sembrava trovare nella cittadina, ma anche al fatto puramente tecnico-politico e contingente che dalle elezioni del giugno si era formata una nuova giunta Dc-Psdi che si reggeva sull'appoggio esterno o la benevola astensione del consigliere del Movimento Friuli, contrario allo scalo, che fungeva da ago della bilancia.

2.5. *La "commissione tecnica" di verifica del progetto. Motivazioni del sociologo-tecnico*

Fu questo consigliere a formulare la richiesta della Commissione di esperti, specificandone anche — su suggerimento del sociologo-agitatore — la composizione disciplinare: ingegneria dei trasporti, economia dei trasporti, economia regionale, urbanistica, geotecnica, ecologia, e last but not least, sociologia. E fu così che, dopo qualche intuibile ed elementare manovra nell'ambiente universitario di Udine e di Trieste, l'altro autore fu chiamato ad impersonare, nella vicenda, il volto "tecnico" ovvero "funzionale" della sociologia. Il successo era importante, non tanto per la specifica questione dello scalo ferroviario, quanto perché allineava la sociologia tra le discipline legittimate a intervenire su un grande problema di pianificazione del territorio.

Accanto alle motivazioni proprie del collega, con cui concordava in linea di massima e in particolare perché inserito appunto nella Facoltà di Ingegneria, il sociologo-tecnico ne aggiungeva di personali, derivanti dalla sua specializzazione in sociologia politica. In questo senso gli interessavano soprattutto gli aspetti di partecipazione popolare ai processi decisionali, di formazione di gruppi di pressione, di crescita della "cultura civica", di monitoraggio dell'opinione pubblica, di diffusione dei nuovi valori ed atteggiamenti di tipo ecologista e della loro influenza sugli equilibri politici, partitici ed elettorali.

2.6. *Il sondaggio sociologico*

Il ruolo del sociologo nel gruppo di esperti chiamati a pronunciarsi sul progetto dello scalo consistette, oltre ad un generico apporto di "sagezza" critica e di sensibilità per le possibili conseguenze socio-economiche e psico-culturali dell'opera, nel tentativo di calcolare il rischio generale a cui si sottopone una comunità di dimensioni limitate nel

sostenere sia l'impatto con un'opera di notevole ampiezza, sia l'eventuale fallimento del progetto.

La possibilità, infatti, che la realizzazione dell'opera non giunga a compimento o restino irrealizzate o sfasate nei tempi strutture indispensabili per rendere operativo l'impianto e per risolvere i problemi innescati nel territorio dovrebbe venire presa sempre in considerazione come reso drammaticamente evidente dal caso di Gioia Tauro. Oltre alle conseguenze dirette della realizzazione dello scalo in termini sociali, ambientali ed urbanistici (mancando nella commissione l'urbanista, concordemente si ritiene che fosse il sociologo a surrogarlo, in quanto il più vicino per approssimazione scientifica, improvvisazione teorica, e abilità nel manipolare segni e concetti), il sociologo ha ritenuto di dover prendere in considerazione:

- la neutralità-non neutralità della popolazione interessata da un progetto di grande scala;
- la probabilità soggettiva di accadimento di determinati eventi, legati al progetto medesimo, quale espressa dalla popolazione interessata.

Poiché questi fattori, forse più per forza delle cose che per scelta autonoma, sono ormai inclusi, dalla più aggiornata metodologia pianificatoria, sia nella progettazione che nella determinazione del costo economico delle opere di grande scala, il sociologo ritiene opportuno proporre ai colleghi e al committente l'effettuazione di un sondaggio d'opinione che permettesse di rilevare:

- il grado di informazione sullo scalo che i soggetti intervistati ritengono di possedere;
- i vantaggi e gli svantaggi ritenuti probabili come conseguenza della realizzazione dello scalo;
- l'atteggiamento complessivo (favorevole o sfavorevole) nei confronti dello scalo;
- le variabili fattuali ritenute utili per comprendere, spiegare e prevedere l'articolarsi delle opinioni e degli atteggiamenti riguardo lo scalo medesimo.

La proposta, accolta con grande interesse in specie dal Sindaco (di professione programmatore elettronico, e quindi sensibile agli approcci analitico-quantitativi e statistici) mise in moto una macchina di ricerca sociologica già da tempo operante in regione e pluricolaudata (17).

17. Hanno collaborato alla ricerca in particolare M. Strassoldo per il campionamento, C. Pelanda per la programmazione e l'analisi, M. Pascolini e N. Tessarin per la rilevazione.

L'eccezionalità dell'esperienza consiste nell'estrema compressione dei tempi. La commissione aveva solo tre mesi per consegnare la sua relazione; la scadenza era collegata alla nuova data fissata dalle FFSS per l'assegnazione degli appalti, e all'impegno dell'Amministrazione comunale di effettuare, prima, la consultazione popolare; l'impostazione della campagna elettorale e dell'atteggiamento delle varie forze politiche dipendeva anche dai risultati del sondaggio. La posta in gioco era quindi di grande importanza, anche come dimostrazione dell'utilità e credibilità della sociologia. Sotto questa pressione, la macchina di ricerca fu assemblata in tempi rapidissimi a metà dicembre 1980. Mentre si preparava e "testava" il questionario e si istituiva la squadra dei ricercatori, un altro sotto-gruppo si occupava del piano di campionamento, dell'estrazione dei nominativi, e della predisposizione dei programmi d'analisi elettronica. Durante i giorni di "discesa sul campo", i questionari venivano immediatamente avviati alla verifica, codificazione e perforazione. L'analisi fu compiuta, a diversi livelli (frequenze, correlazioni, analisi fattoriale, analisi causale) nel giro di quarantotto ore. In complesso, dalla decisione di effettuare il sondaggio all'elaborazione della prima bozza di relazione finale erano passati dieci giorni.

Si trattava quindi di un caso piuttosto soddisfacente di "instant research"; ma il suo livello professionale e scientifico poteva ben qualificarsi come nettamente superiore ai normali sondaggi d'opinione, in quanto il campionamento rispondeva a criteri molto rigorosi (stratificazione per sesso, età e area di residenza, estrazione con numeri casuali dalle liste elettorali di un campione di 221 nominativi su un universo di 8.715, errore medio di campionamento di 3,4 per cento) e il questionario, pur non essendo il solito questionario "monstre", con oltre cento variabili, comune nella ricerca sociologica, era comunque ben più complesso e accurato di quello normalmente in uso nei sondaggi demoscopici.

2.7. Risultati del sondaggio

Rimandando all'"appendice" una più estesa esposizione degli aspetti tecnici e delle risultanze del sondaggio, basti qui ricordare alcuni dei dati che suscitano il maggior interesse tra le forze in campo:

1. solo un terzo della popolazione (30 per cento) riteneva di avere informazioni sufficienti sul progetto. Ciò costituiva un preciso atto d'accusa alla politica delle precedenti amministrazioni, che da 5 anni

avevano accolto all'unanimità e con entusiasmo il progetto e lo ricordavano in tutte le occasioni, ma senza avviare un dibattito sufficientemente vasto e informato con la popolazione.

2. il 29,7 per cento degli intervistati era del tutto contrario alla costruzione dello scalo, il 21,5 per cento abbastanza contrario, mentre il 23,4 per cento era abbastanza a favore e il 25,4 per cento era del tutto a favore. In sintesi, dal sondaggio risultava che il 51,2 per cento dei rispondenti era contrario. Questo era un dato clamoroso, perché permetteva al Comitato di assumersi la rappresentanza virtuale della maggioranza della cittadinanza, e ai due consiglieri di opposizione allo scalo di assumere un peso politico ben al di là di quello numerico;

3. la quota degli incerti era abbastanza elevata (44,9 per cento); la loro propensione a decidere per il sí o per il no, al momento del "referendum", sarebbe dipesa in modo prevalente dall'atteggiamento nei riguardi del *rischio ambientale*. In altre parole, la valutazione dei possibili guasti ambientali prodotti dallo scalo sembrava avere un peso maggiore della valutazione dei possibili vantaggi economici. Anche questo era un dato importante, perché smentiva coloro che ritenevano che la battaglia referendaria sullo scalo si sarebbe vinta o persa sul piano delle valutazioni economicistiche, e che il solo modo per vincerla era di battere il tasto dei costi socio-economici dello scalo (sull'agricoltura, l'attrattiva residenziale ecc.) lasciando perdere gli aspetti ecologici. I dati del sondaggio costringevano le forze in campo a battersi sul terreno dell'ecologia, con notevole soddisfazione morale del sociologo-agiatore.

2.8. Dal sondaggio al referendum

Questa analisi, inserita nella relazione d'insieme della commissione, che anche per quanto riguarda gli aspetti geologici, economici, ecologici ecc. non era priva di elementi di critica nei confronti del progettato scalo, provocò un vivo e preoccupato interesse nell'amministrazione comunale; e in quella regionale, che seguiva da vicino tutta la vicenda ed anzi ne tirava qualche filo, mettendo a disposizione del comune e della commissione i suoi uffici tecnici e anche finanziari.

In via ufficiale se ne stracciarono, naturalmente, solo gli aspetti più positivi verso l'opera, e questi furono sintetizzati in una relazione che, stampata con eleganza di carta patinata, fu distribuita in ogni famiglia del comune, e illustrata dal sindaco in una serie di assemblee nelle frazioni e nel centro cittadino. In realtà il dato del 51 per cento di

opposizione allo scalo scatenò una serie di frenetiche consultazioni dietro le quinte, tra amministrazione comunale, Regione e ministero, e l'autorità si mobilitò con tutta la sua maestà.

L'aula consiliare di Bovignano in quelle settimane (gennaio-febbraio 1981) ospitò una processione di visite importanti, a cominciare da quella del ministro dei trasporti in persona, della giunta regionale quasi al completo, venuta a perorare la causa dello scalo con un sottotondo di trattative ruggenti in corteo di protesta sotto il municipio. La regione si spinse anche ad elaborare in gran fretta un ampio "pacchetto" di garanzie e compensazioni, per un costo di qualche decina di miliardi, da offrire alla comunità in cambio dell'acquiescenza. Il partito comunista, che negli anni precedenti era stato uno dei più entusiasti fautori dell'opera, iniziò una cauta manovra di ripiegamento gettando ponti verso la contestazione ecologica e accingendosi a cavalcarla — come aveva già cominciato a fare in altre località della regione — in vista della promessa consultazione popolare. L'amministrazione comunale chiese al sociologo "tecnico" una consulenza sull'impostazione della consultazione, con l'obiettivo di spogiarla dei caratteri del "referendum", giuridicamente inammissibile, e cogliere l'occasione di compiere una ricerca sociologica di tipo censitario e meglio orientare quindi la strategia di costruzione del consenso allo scalo. Inutile negare che egli vide dischiudersi interessanti prospettive professionali; si profilava un caso piuttosto raro, in Italia, di applicazione operativa della sociologia alla pianificazione, e la possibilità di sperimentare modelli tecnico-metodologici originali. Egli suggerì una combinazione tra le procedure elettorali (con seggi fissi, urne e certificati), e quelle della ricerca sociologica, con la compilazione, assistita da esperti, di schede in cui le indicazioni relative allo scalo fossero completate da altri item di struttura (sesso, età, affiliazione politica, residenza), e con l'affidamento delle operazioni di raccolta, analisi e interpretazione dei risultati non a scrutatori di parte ma ad un'équipe di tecnici della ricerca sociale.

Il progetto riscosse un buon successo tra gli amministratori del comune, che cominciavano a nutrire un notevole rispetto per la sociologia. Ma la pressione delle forze antiscalo, che volevano un vero e proprio referendum, suggerì il ritorno ad una soluzione più tradizionale.

In questa congiuntura il sociologo-agiatore fu sottoposto ad un classico conflitto di ruolo, in quanto come sociologo era vivamente interessato al progetto del collega, ma come agiatore si era impegnato a reclamare il referendum. Tentò invero di persuadere il comitato della bontà dell'altra soluzione, ma le posizioni erano ormai cristallizzate.

Si decise quindi per la "consultazione" a carattere referendario. L'unico elemento innovativo doveva essere la presenza, sulla scheda elettorale, di due quesiti anziché uno solo, formulati accortamente dall'amministrazione anche sulla scorta dei risultati del sondaggio:

"Pensa che la realizzazione dello scalo produrrà per [Bovignano] aspetti positivi nel suo complesso?": sì — no

"Ritene che le opere e i servizi complementari assicurati dallo stato e dalla regione siano sufficienti?": sì — no

La campagna elettorale fu svolta con particolare impegno dalle forze anti-scalo; mentre da parte dei partiti politici tradizionali sembrava si puntasse piuttosto sull'inerzia e la disciplina dell'elettorato. Vennero diffusi manifesti, volantini, opuscoli e organizzate assemblee-dibattito.

Tra il materiale distribuito dal comitato si può ricordare un opuscolo con una analisi, piuttosto completa e di qualche pretesa scientifica, del progettato scalo, delle sue ragioni e delle sue possibili conseguenze; e un manifesto disegnato in precisa e "scientifica" corrispondenza alle indicazioni del sondaggio.

Il sociologo-agitatore accettò anche di partecipare a confronti pubblici e televisivi organizzati dalla controparte, attirandosi rimproveri non immeritati di "tendenze suicide", in riferimento alle maggiori capacità ed esperienza dialettica dei professionisti della politica.

Tra gli "scalisti" ad oltranza, la Dc fu l'unico partito a uscire allo scoperto, con un chiaro invito a votare sì — sì; mentre il Psi non si impegnò per iscritto e il Psdi, all'ultima ora, uscì con un manifesto in cui lasciava "libertà di coscienza". Il Msi, pur favorevole, non scese in campo. Il principale partito dell'opposizione consigliare, il Pci, dopo un notevole travaglio interno e alcuni grossi fallimenti di tattica politica invitò i suoi iscritti e la cittadinanza a votare sì al primo quesito e no al secondo.

2.9. I risultati del referendum

La consultazione ebbe luogo il pomeriggio di sabato 28 febbraio e domenica 1 marzo (i seggi erano stati allestiti nelle scuole in poche ore, dopo la fine delle regolari lezioni). Tutti i cittadini erano stati muniti di una specie di certificato elettorale, distribuito, come nelle regolari elezioni, dai vigili urbani.

La scarsa affluenza (poco più del 10 per cento) del sabato sembrò dare ragione a coloro che sostenevano essere la questione dello scalo "tutta una montatura", non sentita dalla gente. Ma il giorno dopo

costoro furono clamorosamente smentiti. Il 66 per cento degli aventi diritto era venuto a votare, pur sapendo che l'operazione non aveva valore giuridico e che comunque i giochi erano ormai fatti — gli appalti erano stati assegnati lo stesso giorno di apertura dei seggi. Oltre cinquemila cittadini si erano quindi prestati ad una esercitazione sociologica. Com'era previsto e voluto, i risultati dettero motivo di soddisfazione un po' a tutte le parti in causa; la doppia alternativa permetteva ogni sorta di combinazione e interpretazione dei dati.

I partiti di maggioranza brindarono allo scampato pericolo: il 58 per cento dei voti era per il sì alla prima domanda; il favore di massa ma all'opera aveva prevalso, seppure in misura non entusiasmante. Ma i sì alla seconda domanda, che doveva segnare l'appoggio popolare alla specifica linea politica dell'Amministrazione, raccoglieva solo il 28,7 dei suffragi. Rispetto alla questione dello scalo, quindi, i partiti della maggioranza comunale aveva perso quasi la metà del loro elettorato.

Il partito comunista ascrisse a proprio merito il 71 per cento dei voti di sfiducia verso le "garanzie" promesse; ma il confronto con le elezioni amministrative del precedente giugno dimostrava che anche questo partito aveva subito una notevole fuoriuscita di voti, stimabile a circa otto punti (dal 36,7 al 28,9).

Le forze anti-scalo non avevano raggiunto il loro obiettivo massimo, cioè quella maggioranza assoluta che il sondaggio preelettorale aveva fatto balenare. Ma con il 42 per cento di voti totalmente contrari allo scalo (no-no) si ponevano come "forza di maggioranza relativa" su tale problema, mentre la Lista civica e il Movimento Friuli, che complessivamente alle elezioni del giugno avevano raccolto l'8,1 dei voti, potevano vantare un bottino favoloso, con l'aumento del 34 per cento.

La questione dello scalo e l'annessa problematica ambientale avevano quindi provocato una dislocazione "catastrofica" dell'opinione pubblica rispetto alle linee dei partiti. Neppure l'elettorato comunista, anche qui tradizionalmente stabile e disciplinato, aveva tenuto. Per gli altri partiti si trattò di una vera frana, anche se i dati a disposizione non permettono di accertare quali di essi sia stato, proporzionalmente, il più colpito.

Dal punto di vista della distribuzione territoriale dei voti si notava una prevalenza, talora larghissima, dei contrari nelle tre piccole frazioni del comune, a carattere più marcatamente rurale e/o più esposte ad eventuali danni e disagi ambientali. Una certa prevalenza dei no-no si rileva anche nelle aree più prossime agli impianti ferroviari e nella parte più vecchia del centro cittadino, mentre i favorevoli allo scalo risultavano più numerosi nei quartieri più operai, controllati dal Pci, e nelle

nuove periferie residenziali, abitate da una popolazione più recente, più mobile, e in parte non autoctona.

2.10. *Situazione e prospettiva a Bovignano*

Le forze antiscalo, giocata la carta del referendum in omaggio alle idee della democrazia diretta, partecipativa, avevano quindi perduto. Formalmente, si deve sottolineare, la consultazione non avrebbe comunque avuto alcun effetto sull'iter del progetto. Ma politicamente la cosa era importante.

Le vicende di Bovignano erano state seguite col fiato sospeso dalla classe politica regionale, che temeva l'esportazione in Friuli del "male triestino", cioè lo sconvolgimento degli assetti partitici tradizionali e la formazione di forti liste locali, cariche di malumori contro i politici "italiani", tese alla rivendicazione di specificità etnico-comunitarie, di autonomie, di tutela gelosa delle proprie risorse territoriali. Umori di questo genere erano già sorti in Friuli quindici anni prima, ma la protesta autonomista del Movimento Friuli era stata stabilizzata intorno al 5 per cento e gradualmente riassorbita nel sistema dei partiti. Movimenti localistici che raccolgono, come a Trieste, oltre il 30 per cento dell'elettorato, costituiscono fenomeni di ben altra gravità. L'esempio di Bovignano può segnalare un salto di scala anche in Friuli, anche perché in molte località esistono analoghe condizioni: e di fatto in quei mesi vi è stato un fiorire di opposizioni etnico-ecologiche contro progetti di grandi opere pubbliche.

Ma in questi casi le amministrazioni locali, ammaestrate dall'esempio di Bovignano, si sono generalmente messe alla testa dell'opposizione, mentre le autorità regionali allargano le braccia sconsolate perché "non si riesce più a piantare un chiodo" senza sollevare vespai "ecologici".

A Bovignano rimangono alcuni grossi interrogativi, che rendono piuttosto nervosa la classe politica locale. Formalmente nulla sembra più poter fermare l'arrivo del "mostro", ma il comitato continua ad operare, organizzando gli espropriandi, ricordando alle autorità le promesse fatte in tema di garanzie, di tutela degli interessi locali e dell'ambiente, ecc., e agitando la minaccia di occupazione dei terreni. Dal punto di vista politico il problema di fondo è se dalla contestazione antiscalo scaturirà una formazione partitica analoga, in proporzione, al "melone" triestino.

3. Conclusioni

3.1. *I ruoli del sociologo*

Le riflessioni suscitate dal caso di Bovignano possono articolarsi a diversi livelli.

Con riferimento alla problematica iniziale, il caso qui illustrato mette in dubbio la validità degli schemi antinomici sul ruolo del sociologo nella pianificazione del territorio. Pur con qualche differenza di accettazione, i due autori hanno svolto i loro diversi compiti, di agiatore sociale e di consulente tecnico, nella precisa convinzione di operare per uno scopo comune — la *razionalizzazione* (e la *sociologizzazione*) dei processi di pianificazione e di trasformazione socio-territoriale. Si trattava di mettere in evidenza le disfunzioni, a livello ecologico e sociale, di una pianificazione meramente e arrogantemente tecnocratica; denunciando alla popolazione con gli strumenti della propaganda; ma dimostrando anche alle autorità, con gli strumenti della ricerca e della consulenza scientifica. Pianificatori, autorità politico-amministrative, partiti, popolazione sono altrettanti soggetti partecipi del processo di pianificazione, e ad ognuno di essi il sociologo può parlare con un linguaggio specifico, e usare gli strumenti di influenza più adatti; rispetto ad ognuno di essi il sociologo può svolgere un ruolo particolare, pur tutti finalizzandoli a un comune obiettivo. Suscitare un conflitto di comunità, anche aspro, può essere un mezzo per aumentare il grado di efficienza e di funzionalità del sistema, come insegnano i teorici seicenteschi della libertà di opinione e di associazione (la verità che emerge dallo scontro delle opinioni) quelli ottocenteschi della dialettica (la sintesi che emerge dallo scontro di tesi e di antitesi) e quelli più moderni, delle funzioni del conflitto sociale. D'altro canto, accettare di mettersi al servizio del Potere, in qualità di consulente tecnico, non significa necessariamente farsene cieco strumento e servo, non implica per forza diventare costruttore di consenso, né complice di manipolazioni né repressore delle innovazioni. Significa anche servirsi di una posizione dotata di una qualche autorevolezza per diffondere informazioni, idee ed influenza, ed acquisire un minimo di potere, per sé e per ciò che si rappresenta — in questo caso, la scienza sociale.

Nell'episodio qui illustrato la divisione delle parti e dei ruoli non era poi così netta.

Il sociologo "agiatore" si è anche preoccupato di svolgere un'azione "razionalizzante" e pedagogica nei confronti delle forze antiscalo, offrendo analisi quanto più possibile obiettive delle reali possibili conse-

guenze (e antecedenze) dell'opera, raffredando certe incipienti nevrosi ecologiche (ad es. per quanto riguardava i rischi di alterazioni delle falde acquifere) non prestandosi allo sfruttamento di sentimenti di tipo "razzista", e in particolare, anti-meridionalistici, che sonnecchiano nelle forze autonomistiche e friulnistiche, e infine opponendosi ad interpretazioni di tipo "demoniaco" sulla struttura di potere, regionale e locale, fautrice dello scalo.

Da parte sua il sociologo "tecnico" si è fatto anche portavoce, in seno alla commissione e presso il committente, dei sentimenti e delle istanze della popolazione, non solo quali gli risultavano dalle analisi statistiche e dai sondaggi, ma anche quali gli venivano rappresentate — in tutta onestà — dal collega "agitatore".

Gli schemi antimomici di cui si è fatto cenno hanno qualche senso in una visione irriducibilmente conflittuale e dualistica della società, come nettamente divisa, in oppressi e potenti, in una dinamica unidimensionale tra la reazione e la rivoluzione. A noi sembra che le cose siano parecchio più complesse, che il potere sia distribuito in varie forme tra molti soggetti diversi, che la dinamica sociale (la "storia") non abbia sempre una direzione chiara e unilineare. A noi sembra che conflitto e consenso, controllo e innovazione, partecipazione e autorità non siano affatto incompatibili. In questa situazione del tutto legittimo sembra l'impegno del sociologo in una molteplicità di ruoli, di livelli, di modi d'azione, nel campo della pianificazione territoriale come in ogni altro.

Più reali di questi pseudo-problemi di etichette sembrano quelli delle finalità dell'azione del sociologo, che, come accennato, per noi non può essere altro che un contributo di razionalità nel processo sociale; razionalità sostanziale — nella misura in cui esiste qualcosa del genere — ma anche razionalità formale (18). Anche mettere in chiaro i termini dei problemi, e far capire alla gente (autorità comprese!) quali possano essere le condizioni di realizzazione di certi obiettivi, o quali possano essere le conseguenze di certe azioni — cioè, l'educazione ad una corretta analisi costi-benefici — può essere una missione meritoria per la sociologia.

18. Personalmente tendiamo a dubitare dell'esistenza di una "razionalità sostanziale" che sia qualcosa diverso dal *proprio* sistema di valori; a meno che non si riescano a trovare dei fondamenti meta-storici e meta-sociologici, cioè biologici e metafisici, dei valori umani. Anche al concetto di razionalità strumentale (*zweck-rationalität*) si possono muovere parecchie obiezioni, come hanno fatto ad es. H. Simon e A. Kuhn, fino a renderla quasi indistinguibile dal più generale concetto di intenzionalità.

3.2. *Pianificazione tecnica e inserimento socio-ambientale delle grandi opere*

Un'altra serie di considerazioni, più sostanziali, riguarda le difficoltà dell'inserimento di "infrastrutture ingombranti" (dighe, centrali, inceneritori, installazioni militari, aeroporti) in territori caratterizzati da alta densità di popolazione, alto livello di vita, ampia libertà di opinione e di associazione. In tali situazioni l'uso del territorio è oggetto di vivace competizione, e i tentativi di imposizione autoritaria di grandi opere, non direttamente utili alla comunità locale, sollevano conflitti e provocano la formazione di gruppi organizzati ostili. La soluzione di questi problemi non può essere facilmente demandata al tradizionale strumento del mercato, della quantificazione dei costi (indennizzi, ecc.), perché a certi livelli di benessere emergono bisogni e valori sempre meno "monetizzabili". Tali sono i valori di tipo ecologico-ambientale, su una gamma che va dal biologico al culturale. Il fenomeno è notissimo dall'esperienza delle centrali nucleari; in molti paesi, e non solo in Italia, l'opposizione delle comunità ad ospitare queste grandi infrastrutture ha portato ad una paralisi dei programmi di espansione del settore, e costituisce uno dei più seri "limiti dello sviluppo". Le sequenze di avvenimenti descritte più volte negli studi sulle contestazioni al "nucleare" (19) si sono riprodotte fedelmente anche nel caso del progettato scalo ferroviario di Bovignano.

Prescindendo qui da ogni discorso valutativo sullo sviluppo, o anche solo su un certo tipo di sviluppo tecnologico, vogliamo solo sottolineare come ormai gli atteggiamenti e le opinioni della popolazione costituiscono un "vincolo di localizzazione" da inserirsi nei sistemi d'equazione della ricerca operativa, al pari della consistenza del terreno o della intensità dei venti dominanti; e che quindi il sociologo deve essere stabilmente accolto, a pieno titolo, nelle équipes di pianificazione e progettazione. Ma il suo ruolo non può essere certo ridotto a quello di rilevatore del clima d'opinione e, eventualmente, a costruttore di consenso come temono molti fautori del "disimpegno" del sociologo da questo campo operativo. Egli deve essere anche in grado di influire sul progetto, per modificarlo in modo tale da renderlo più accetto alla comunità. In altre parole, egli deve poter svolgere un ruolo "dialettico" di adattamento reciproco tra il progetto e la comunità, tra l'oggetto e l'ambiente. Ovviamente questo è il ruolo tradizionale della classe politica, ed è per questo rischio di concorrenza e sovrapposizione (oltre

che per la rarità di competenze e interessi sociologici in questo campo) che lo scienziato sociale trova tante difficoltà ad essere investito in tale ruolo. Normalmente quel "sociologo pratico" che è l'uomo politico ha le competenze necessarie per svolgerlo direttamente. Ma in alcuni casi i problemi da affrontare sono di dimensioni e complessità e/o urgenza tali da richiedere l'intervento dello specialista.

E' certo auspicabile, se non altro *pro domo nostra*, che il potere senta più spesso l'esigenza di ricorrere al sociologo. Ma questi non deve, oggi, lasciarsi bloccare dal peso dei passati fallimenti, e filare accademiche fantasie di lontane e totali palinogenesi a giustificazione della propria presente accidia ed impotenza. Quei fallimenti appartengono ad un'epoca pionieristica ed artigianale. Oggi il sociologo può disporre di ben altri metodi e strumenti per rendere efficace la propria cooperazione con l'autorità e i pianificatori. Deve farsi avanti e offrire un servizio concreto e specifico, non la sola intelligenza critica, di cui specialmente in Italia siamo tutti ricchissimi. Ritirarsi nel pensiero negativo significa lasciare libero il campo alla positività, troppo spesso irrazionale, delle strutture pianificatrici. Il caso di Bovignano dimostra che il sociologo, suonando sui diversi registri, può realmente influenzare i processi di trasformazione del territorio.

3.3. *Sociologizzare i pianificatori*

La terza riflessione è di ordine pedagogico. Il problema dell'educazione dei pianificatori è sempre attuale, specie dopo il fallimento dei corsi di laurea in urbanistica (dovuti, ad onor del vero, probabilmente più alle peculiarità del momento storico e del clima culturale in cui sono stati concepiti che ad intrinseci errori di impostazione). La generale, contingente identificazione di "scienza sociale" con qualche versione di storicismo e determinismo sociale (come il marxismo) non sembra aver giovato molto né alla preparazione tecnica dei laureati in urbanistica né alla loro motivazione psicologica ad impegnarsi sul fronte e nelle istituzioni della pianificazione territoriale.

Progettazione e pianificazione del territorio continueranno probabilmente a far capo a tecnici di estrazione ingegneristica e/o strettamente economicistica, perché essi soli sanno trasformare le idee in precisi disegni, calcoli e bilanci. Allevati nell'universo della precisione, nel rigore delle scienze "dure", esatte e formali, in particolare gli ingegneri hanno solitamente scarsa comprensione e ancor minore tolleranza per le incertezze, contraddizioni, ambiguità della realtà sociale, e tendono a

relegarla in blocco nell'irrazionalità del "politico" o dello "psicologico". Il loro razionalismo deterministico viene colto sempre più spesso completamente di sorpresa dalle passionali irrazionalità che si agitano tra la gente comune; e la mediazione tra i due mondi non può che essere compito del sociologo, personaggio che sta — o dovrebbe stare — con un piede nella scienza e con l'altro nel sociale. Lo può fare a posteriori, come si è visto, quando si tratta di adattare specifici progetti alla comunità di destinazione; ma lo dovrebbe poter fare anche a priori, educando i pianotecnici (echisti, urbanisti, ecc. ecc.) già negli anni formativi, facendo loro capire la peculiare razionalità delle leggi socio-logiche e statistiche, la logica del probabilismo e dell'indeterminazione, la opportunità di prevedere e calcolare le alee socio-politiche che circondano ogni progetto tecnico. E' necessario svezzare i pianificatori dall'atteggiamento analitico, monocausale e settoriale per accostarli pienamente a quelle visioni "olistica" e "sistemica" ed "ecologica" nel senso più vasto, a quella attitudine a cogliere tutte le interdipendenze del reale, che è (o dovrebbe essere) una caratteristica dello scienziato sociale. Vi sono certo anche gli aspetti negativi di tale approccio; la confusione mentale e la paralisi dell'azione ne sono i più comuni. Ma molti veleni, in piccole dosi, fanno bene alla salute. La maggior parte dei migliori politecnici, almeno in occidente, sembrano averlo capito, e cominciano ad inserire scienze sociali, psicologiche e culturali nel curriculum dei pianificatori, sia aziendali che territoriali.

3.4. *Sociologia e "analisi d'impatto ambientale"*

La coscienza che l'inserimento delle grandi opere sul territorio deve essere preceduta da accurate analisi del loro impatto sull'ambiente è ormai ampiamente diffusa nella cultura occidentale, e sta per essere istituzionalizzata in una precisa direttiva delle Comunità europee. Si discute certo ancora sui limiti e livelli di tali analisi, e in particolare di estenderle ai fenomeni non strettamente ecologico-naturali e non strettamente economico-monetari. Ma è abbastanza logico prevedere che il complesso mondo socio-culturale non potrà essere a lungo escluso da tali analisi. Vi sono molti problemi metodologici e tecnici in questo campo (calcolo costi-benefici non monetari, calcolo dei livelli di rischio sociale ecc.) che, lungi dallo scoraggiare l'apporto dei sociologi, dovrebbero costituire una sfida e uno stimolo. Il fallimento in questo settore d'applicazione, che potenzialmente è certo tra i più interessanti, sotto tutti i punti di vista, costituirebbe una condanna forse definitiva per la sociologia urbana e territoriale *qua scientia*.